



LOJİSTİK ULUSLARARASI YATIRIMLARA ODAKLANDI

Çin ekonomisindeki yavaşlamanın yarattığı endişe, dış pazarlarda belli ölçüde iş kaybına yol açarken euro ve dolardaki yükseliş de dış ticaretin bir numaralı paydaşı lojistik sektörünü olumsuz etkiledi. Yatırımlar açısından 2015'i durağan geçiren sektör, 2016'ya dair iyimserliğini koruyor. Seçim sonrası oluşan güven ortamının ekonomiye kadar sektöre de ivme kazandırması bekleniyor.



Rekabet edebilirlik, bir ekonominin serbest ticaret ve piyasa koşullarında, yerel ve uluslararası piyasaların taleplerini karşılayan mal ve hizmetleri üretebilme gücüne ne derece sahip olduğunu anlatır. Bugün lojistik sektörünün tüm parametrelerde belirleyici bir faktör olarak küresel ekonominin ağırlık merkezini oluşturması da bu yüzden... Çünkü ekonomilerin sürdürülebilirliği firmaların malları kaliteli, uygun maliyetlerde üretmeleri ve rekabet edebilir fiyatlarla yerel ve uluslararası piyasalarda satabilmeleri anlamına geliyor. Maliyetlere direkt etki eden yapısıyla lojistik sektörü Türkiye'de ise Avrupa, Ortadoğu, Balkanlar ve Akdeniz bölgesinde yer alan bir kavşağın bir numaralı

aktörü konumunda. Sektörün performansı ekonominin genelinden ayrı düşünülemez elbette, ancak kalkınmada öncül dokuz endüstri arasında gösterilen lojistiğin taşıdığı misyon sadece yurtiçini değil uluslararası arenayı da kapsıyor.

Teknoloji odaklı rekabet önem kazanıyor

Yaklaşık üç bin şirketin faaliyet gösterdiği Türkiye lojistik sektörü 400 bin kişiye istihdam sağlıyor. Bugün yaklaşık 52 milyar dolarlık bir ticaret hacmine hükmeden sektördeki şirketlerin toplam ciroları 15 milyar dolara ulaştı. Önümüzdeki birkaç yıl içinde sektör büyümeye devam ederken, uluslararası yatırımlarda da artış yaşanacak. Diğer yandan rekabet fiyat odaklılıktan teknoloji odaklılığa geçilecek.

Türkiye'nin sektör açısından en zayıf yanı demiryolu ve denizyolu altyapısının karayolu altyapısıyla halen tam olarak entegrasyonunun sağlanmamış olması. Modernizasyon bu çerçevede yapılması gereken yatırımların başında geliyor. Sektörün 2015 yılını nasıl geçirdiği konusuna gelince... Büyük firmalarının çoğu 2015 yılında yeni yatırım ve istihdam artışı planlayarak girdi. Özellikle son yıllarda Türkiye'de büyüyen bir pazar olan lojistik sektörü, birçok yabancı firmanın yatırım ve dış kaynak kullanımını açısından da ilgisini çekiyor.

İntermodal taşımacılık yükseliyor

Nitelikli sektörün lokomotif markaları, büyüme ve hizmet etkinliğini birkaç basamak birden yukarıya taşıma yolunda stratejilerini hayata geçirmek için yüksek bir motivasyona sahip. Bu stratejilerin başında ise verimlilik geliyor. Filo yatırımlarına devam edilmesi, hizmet portföylerinin genişletilmesi, coğrafi olarak ulaşılabilen noktalara yenilerinin eklenmesi, depolama yatırımlarının teknolojik ve hacimsel bazda artırılması sektörün gündem maddelerinin başında yer alıyor. Ölçek ekonomisinden faydalanarak maliyetler ve yüksek iş hacimlerinin dengelenmesinin yanı sıra sektörün üzerine eğildiği diğer bir konu yeni teknolojiler. Şirketlerin etkin teknoloji kullanımı, veri analizlerine dayalı iş süreçlerinin iyileştirilmesi, inovatif ürün ve hizmetlerin çeşitlendirilmesi sıralanan hedeflerin başında geliyor. Hizmet ve tedarik süreçlerindeki hız ve verimlilik odağının doğru bir

Lojistik arzı 2017 yılı sonunda 8,5 milyon metrekareye ulaşacak

Türkiye'de yeni altyapı ve ulaşım projeleri, gayrimenkul sektörünü olduğu kadar lojistik sektörünü de yeniden şekillendiriyor. İstanbul'a yapılması planlanan üçüncü otoyol projesiyle sektör yılda 7,5 milyar TL tasarruf etmeyi öngörüyor. Sakarya'dan başlayarak üçüncü köprü boyunca devam edip Tekirdağ'a ulaşması planlanan otoyol Türkiye'nin üretim üssünün Avrupa'ya karayoluyla açılan kestirme yollarından biri olacak. Büyük altyapı projeleri sonucu yeni lojistik alanların gelişmesi ile birlikte İstanbul ve Kocaeli alt pazarlarını kapsayan Marmara Bölgesi'ndeki toplam lojistik arzının, 2017 sonunda 8,5 milyon metrekareye ulaşması bekleniyor. İstanbul ve çevresinde inşaatı süren ve başlayacak olan 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu, Avrasya Tüneli, İstanbul-İzmir Otoyolu, 3. Havalimanı, Liman Kent ve Kocaeli'ndeki Organize Liman Bölgesi gibi projeler yeni geliştirme ve yatırım fırsatları doğuracak. Ticari gayrimenkul üzerine finansal ve profesyonel hizmetler veren JLL Türkiye verilerine göre, İstanbul ve Kocaeli alt pazarlarını kapsayan Marmara Bölgesi'ndeki toplam lojistik arzının 2014 yıl sonu itibarıyla 7,8 milyon metrekareye ulaştığı, inşaat halindeki stokun ise 563 bin metrekareden 653 bin metrekareye yükseldiği görülüyor. Lojistik arzının ise 2017 sonunda yaklaşık olarak 8,5 milyon metrekareye ulaşması bekleniyor. Ayrıca Kocaeli ve İstanbul alt pazarlarında yaklaşık olarak 2,6 milyon metrekarelik stokun planlama aşamasında olduğu gözlemleniyor. Bütün inşaat halindeki ve planlama aşamasındaki projelerin tamamlanması durumunda, toplam lojistik arzının önümüzdeki beş yıl içinde 11,1 milyon metrekareye ulaşacağı öngörülüyor. İzmit Körfez Bölgesi'nde mevcut durumdaki 35 limanın en aktif olanlarına Dilovası ile Körfez bölgeleri ev sahipliği yapıyor. Gölcük, Derince ve Gebze gibi ayrı limanları entegre edilerek var olan limanların kapasitelerinin artırılması hedefleniyor. Kocaeli sınırları içinde kalan Cengiz Topel Havalimanı ile birlikte Köseköy lojistik köyünün bölgeyi hava ve raylı ulaşım olanaklarını sunarak desteklemesi, bunun yanında Köseköy'ün Türkiye'deki en büyük lojistik köy haline getirilmesi planlanıyor.

şekilde yapılandırılması bir diğer konu başlığı olarak sektörde öne çıkıyor. Satın alma süreçlerinin hızlanması ve müşteri memnuniyeti için sektör e-ticaret yatırımlarına ağırlık vermeyi de planlarının arasına aldı. Alternatif taşıma modlarının portföylerindeki ağırlığını artırmayı hedefleyen lojistik firmaları için demir ve denizyolu taşımacılığının artması yani intermodal taşımacılık daha fazla önem kazandı.

Yılsonunda yüzde 10 büyüme

Lojistik sektörünün, Türkiye'nin GSYİH gelişimi ile paralellik gösterdiğini ve son yıllarda sektörün payının GSYİH içinde (nakliye ve depolama olarak) yüzde 6 civarında olduğunu söyleyen Lojistikbülten.net Genel Yayın Yönetmeni Ahmet Cora, "GSYİH bu yıl hem ilk, hem ikinci çeyrekte artış gösterdi (üçüncü çeyrek henüz bilinmiyor). Dolayısıyla lojistik sektöründe de bir büyümeden bahsedebiliriz. Ama yatırımlar açısından bu yıl için durağan geçti, diyebiliriz. Özellikle yılın ikinci yarısından itibaren beliren seçim süreçleri de olumsuz etkilemiş olabilir. 2014 yılında sektör yüzde 10'luk bir büyüme yakalamıştı. 2015 yılı rakamları da buna yakın olacaktır. Sektörün büyümesi ülkenin dış ticaret rakamlarıyla doğrudan ilgili. Türkiye'nin üretim ve talep yapısı, kısa vadede dış ticaret hacminin yüksek seyretmeye devam edeceğini gösteriyor. Dolayısıyla bu doğrultuda lojistik sektörünün de büyümesini sürdüreceği öngörülebilir. Avrupa pazarlarında talepte bir yavaşlama söz konusu fakat, yapılan anlaşmalar sebebiyle bunun bizim ihracatımıza yansımaları ilk etapta çok az olacaktır. Türkiye, hızla artan perakende ve e-ticaretin getirdiği depo yatırımları, hava-kara ve denizyolu için coğrafi konumunun avantajları, artan dış ticaret hacmi ve planlanan yeni sanayi bölgeleri sebebiyle lojistik üssü olma hedefinden sapmadı ama bölgedeki savaşlar ve istikrarsız ortam, bu işleyişe ister istemez bir miktar yavaşlama getirebilir" diyor.

Bilindiği gibi regülasyonlar, fiyat odaklı rekabet ve yüksek sermaye gerektiren yeni yatırımlar yapma zorunluluğu lojistik sektöründe konsolidasyon eğilimini güçlendirdi. Yabancı sermaye yatırımları, yeni satın almalar sektörün 2015 yılı boyunca bir başka gündem maddesi olmaya devam etti. Elbette gümrük mevzuatında yapılan

450 milyon dolarlık Asyaport Türkiye'nin ihracatını büyütecek



Emre İpekçi

Lojistik ve Tedarik Zinciri Uzmanı

Lojistik sektörü açısından 2015 yılı nasıl geçti? Yeni yatırımlar ve ciro anlamında şirketlerin planları hedefi bulabildi mi?

Bu yılın bütün sektörler için beklenenden daha zor geçtiğini tahmin etmek zor değil. İç piyasamızı geçmiş yıllara nazaran bu yıl içerideki gelişmeler daha fazla etkiledi. 7 Haziran seçimlerinden önce başlayan belirsizlikler, seçim sonrası devam eden hükümet kurma çalışmaları ve şu an içinde bulunduğumuz erken seçim süreci gibi dönemlerin her sektörü olumsuz etkilediğini görebiliyoruz. Aynı zamanda dış piyasalarda yaşanan dalgalanmalar Çin'in Yuan'da yaptığı revalüasyonun diğer para birimlerini ve dış ticaret dengelerini etkilemesi bunlara paralel olarak üçüncü çeyrekteki euro ve doların Türk Lirası karşısındaki yükselişleri de dış ticaretin çoğu paydaşını olumsuz etkiledi. Tüm bu gelişmeler 2015 için yapılan planların ertelenmesini ya da gözden geçirilmesine neden olsa da Türk lojistik sektörünün 2015 yılı için toplam değerinin 80-90 milyar dolar düzeyinde gerçekleşeceği tahmin ediliyor.

Bu yıl sonuna ilişkin sektörel büyüme tahminlerinizi alabilir miyiz?

Her şeye rağmen lojistik sektörünün yıllara göre değerlendirildiğinde GSMH içerisindeki yaklaşık yüzde 13'lük payının artacağını düşünüyorum.

Yabancı sermaye yatırımları açısından 2015 sektörün beklentilerini karşıladı mı?

Yılın ilk döneminde gelmeye başlayan rakamlar uluslararası yatırımların beklenenden daha az düzeyde gerçekleştiğini gösteriyordu. Yine de buna rağmen bazı uzak doğu menşeli taşıyıcıların büyük liman kentlerinde yeni ofisler açtığına şahit olduk. Ayrıca özellikle Akdeniz bölgesindeki limanlarda yeni açılan hatlar denizyolu taşımacılığının daha canlı

kalmasını sağladı. Bir diğer sevindirici nokta özellikle karayolu taşımacılığı yapan firmalarımızın 2015 yılı içerisinde filolarını büyütme ve gençleştirmeye yönelik yatırımlarına devam etmesi olarak sayılmalı. Her ne kadar yüksek belirsizliklerin olduğu bir dönemden geçiyor olsak da bu ve benzeri yatırımlar/kapasite artırımları sektörün geleceğe umutla baktığının bir göstergesi. Şüphesiz bu yılın en büyük yatırımı MSC iştiraki olan Global Terminal Limited tarafından Tekirdağ'da inşa edilen Asyaport'un ülkemizin ilk transit konteyner limanını hizmete sokması oldu. Proje tamamlandığında Türkiye'nin en büyük Avrupa'nda 3. büyük limanı olacak. Tam 450 milyon dolarlık bir yatırım olan Asyaport ilerleyen yıllarda Türkiye'nin ihracatını da olumlu etkileyecek ve yeni hatların oluşmasına da yardımcı olacaktır.

Sinerji yaratabilecek şirket satın alma veya stratejik ortaklıklar kurma konusunda sektör nasıl bir yıl geçirdi?

2012 yılında Balnak Lojistik'in, Borusan tarafından satın alınmasından sonra bu denli büyük satın almalar yaşamadık. Yine de lokal bazda değerlendirildiğinde ufak çaplı nakliyeciler yakınlaşmalarına rastladık. Bu durum biraz da küresel ölçekte süregelen rekabetin ulaştığı çetin boyutlardan ötürü firmaların bir nevi zorunlu olarak yöneldiği bir girişim olarak karşımıza çıkıyor. Sektörün büyükleri daha da büyürken düşen kârlılık oranları bu tür birlikteliklere zemin hazırlıyor. Küçük ve orta ölçekli firmalar varlıklarını devam ettirebilmek adına ya iş birliği içinde olmalı ya da birleşme yoluna giderek güçlerini artırmalı. Eskiye nazaran kârlılık oranlarının düştüğü sektörümüzde piyasaya yeni katılan firmalar, agresif yatırımlar yapan yabancı oyuncular eskiye nazaran daha yoğun bir rekabet ortamının oluşmasını sağladı.

Irak ve Suriye'de tır geçişleri için güvenlik sağlanmalı



Ahmet Cora

Lojistikbulten.net Genel Yayın Yönetmeni

Yabancı sermaye yatırımları açısından sektörün geldiği nokta nedir?

Bir önceki yıla göre yabancı yatırımcı oranında bir düşüş var diyebiliriz ama bu Türkiye'nin yatırım için riskli bir yer olarak algılanmasından çok, bunun piyasadaki doyumuyla ilgili bir durum olduğu düşünülmeli. Zira ülkeden çıkma kararı alan hiçbir yabancı lojistik firması yok ve bildiğimiz kadarıyla yerli firmalarla satın alma ve ortaklık görüşmelerini sürdüren yabancı firmalar hala bulunuyor. 2015 yılı sonuçları da bir önceki yıla benzer olacaktır, diyebiliriz.

Sinerji yaratılabilecek şirket satın alma veya stratejik ortaklıklar kurma konusunda neler anlatırsınız?

Dünyada son olarak, çok yakın zamanda iki global şirket olan Danimarka merkezli DSV'nin satın alma konusunda ABD merkezli UTI ile anlaştiğini duyduk. Bunun forwarder sıralamalarında DSV'yi daha üst pozisyonlara taşıyacağı muhakkak. Ayrıca nisan ayı gibi Fedex, TNT Express'i satın almıştı. Ama Türkiye merkezli bir firmanın ses getiren bir satın alma olayını duymadık.

Yakın dönemde birleşme ve satın almalar yaşanır mı?

Çok fazla lojistik firması olduğu doğru. Firma birleşmeleri ile hem finans, hem tesis yönünden daha güçlü lojistik firmalarına sahip olacağımız öngörülebilir. Kâr oranı oldukça düşük

olan bu sektörde firmalar güçlerini birleştirerek ayakta kalmaya, global firmalarla rekabet etmeye ve dünyaya açılmaya çalışacaklardır. En azından stratejik ortaklık şeklinde ilerlemelere rastlayabiliriz. Örneğin bazı firmaların parklarında boşta bekleyen tırları, bazı firmaların ise sadece geniş müşteri portföyü bulunuyor. Bu durumlar ister istemez firmaları işbirliği içine sokuyor ama bunlar daha uzun vadeli anlaşmalarla devam edebilir.

Sektör bu yıl lojistik mevzuatında yapılan düzenlemeleri sık sık gündeme getirdi. Sizin bu konudaki değerlendirmeniz nedir?

2015 yılında ithalatta KKDF'den muaf ürünlerin sayısında bir artış meydana geldi. Bunlar da genelde yatırım malzemeleri idi. Bu da, mal mukabili ithalata maliyetsiz olanak tanıdığından yatırımcıların önünü açan bir uygulama oldu. Bu durum, lojistik sektörüne de dolaylı bir destek sağlamış olabilir.

2016'da sektör iyimserliğini korumaya devam etmeli mi?

Özellikle karayolu ile sevkiyat yapılan Irak ve Suriye'de tır geçişleri için araç güvenliği konusu önemli. Bunun dışında Türkiye'de de Kasım ayında siyasi hükümetin kurulmasıyla oluşan güven ortamıyla firmaların ilave yatırım yapmaları ve satın alma ve lojistik faaliyetleri içine girmeleri sektöre 2016 yılında ivme kazandıracaktır.

değişiklikler sonucu belirsiz kalan detaylar yıl boyunca netliğe kavuşturulması beklenen konulardan biri oldu. Ama tüm bunlar bir yana bu yılın başında euro/dolar paritesinin seyri, 'çetin bir süreç' olarak görülmüyordu. Nitekim öyle de oldu, paritedeki dalgalanmaların yanı sıra Çin ekonomisindeki yavaşlamanın yarattığı iş kaybı ve endişe havası diğer pek çok sektörde olduğu gibi lojistik sektörünü de olumsuz etkiledi.

2016 için iyimserlik hakim

Peki 2016 yılından sektörün beklentileri nedir? Lojistik ve Tedarik Zinciri Uzmanı Emre İpekçi geçtiğimiz son birkaç yılda lojistik sektörünün hem ülkemiz hem de globalde beklentilerin altında büyüme rakamlarına sahne olduğuna dikkat çekiyor. "2016 yılı için bir toparlanma beklentisi mevcut ama yine de yüksek beklentiler için doğru bir yıl olduğu tartışma konusu" diye konuşan İpekçi, Türkiye özelinde sektörün beklentilerini birkaç temel başlık altında şöyle sıralıyor: "Şüphe yok ki, hem dış ticaret hem de uluslararası taşıma anlamında mevzuatlarda paydaşlara daha kolaylık sağlanacak kanuni düzenlemelerin beklendiğini söylemeliyim. Buna paralel karayolu taşımalarında yaşanan geçiş belgesi sorunu, Türk plakalı araçların Avrupa içerisinde maruz kaldığı yüksek tarifeler ve başta İran olmak üzere taşıma yaptığımız ülkelere gümrük kapılarında yaşanan aksaklıklar çözülmesi elzem konuların başında geliyor. Karayolunda yapılması beklenen iyileştirmeler, gümrüklerde yoğunluğun azaltılması, limanlardaki ekipman kalitesinin artırılması, Akdeniz'deki limanların daha efektif kullanılması ve yeni açılan hatlarla beslenmesi daha dinamik bir yıl geçirmek açısından faydalı olacaktır. Bütün bunlara ek olarak başta yakın coğrafyamızda yaşanan gelişmeler olmak üzere dünyadaki belirsizlikler ve siyasi dengelerin ortadan kalkması da genel beklentiler olarak sayılmalı. Özetle ülke ekonomisi bu yıl beklenenin üstünde direnç göstererek hareketliliğini sürdürmeye devam etti. Geçmiş yıllara nazaran ayakları yere daha sağlam basan bir Türkiye'den bahsediyoruz artık. Başta devlet teşvikleri ve yabancı yatırımlar olmak üzere altyapısal yeniliklerle beraber 2016 içerisinde lojistiğin iyi bir ivme kazanarak piyasanın üzerinde büyüme rakamlarını yakalayacağını tahmin ediyorum".